



Operasionalisasi Pelabuhan Pengumpul dan Pengumpan di Provinsi Jawa Timur *Hub and Feeder Ports Operationalization in East Java Province*

Priyambodo

Badan Litbang Provinsi Jawa Timur
Jl. Gayun Kebonsari No.56, Surabaya, 60231
e-mail: pridenantes@yahoo.co.id

Diterima 18 April 2017; Disetujui 14 Juli 2017; Diterbitkan 13 September 2017

Abstrak

Belum jelasnya pelimpahan wewenang di bidang transportasi laut dalam aspek personil, pembiayaan, peralatan, dan dokumen (P3D) pelabuhan dari pemerintah pusat ke Pemerintah daerah, membuat Pemerintah Provinsi Jawa Timur belum mempunyai kewenangan yang memadai untuk ikut mengelola pelabuhan yang ada di wilayahnya. Tujuan kajian ini adalah untuk mengetahui sistem pengelolaan pelabuhan regional di wilayah kajian, aspek yang perlu dipersiapkan Pemerintah Provinsi Jawa Timur dalam mengelola pelabuhan regional. Dengan menggunakan analisis deskriptif kualitatif dan analisis SWOT untuk menganalisis prospek ekonomi terkait pengelolaan pelabuhan regional, serta menganalisis langkah dan strategi yang dilakukan Pemerintah Provinsi Jawa Timur dalam mengelola pelabuhan regional. Hasil penelitian menunjukkan, bahwa pengelolaan pelabuhan di Jawa Timur menerapkan sistem Land Lord Port untuk pelabuhan di Pelabuhan Terminal Baru Probolinggo dan Pelabuhan Boom Banyuwangi yang merupakan pelabuhan komersial atau pelabuhan yang diusahakan (commercial port). Sementara Pelabuhan Pasuruan menerapkan sistem operating port yang merupakan pelabuhan tidak diusahakan atau non-commercial port. Aspek-aspek yang perlu dipersiapkan pemerintah Provinsi Jawa Timur dalam mengelola pelabuhan adalah aspek legalitas, aspek SDM, aspek perencanaan, aspek operasional, dan aspek sarana prasarana. Hasil dari analisis menunjukkan pelabuhan Terminal Baru Probolinggo dan Pelabuhan Boom Banyuwangi mempunyai prospek ekonomi yang baik karena memiliki kekuatan untuk tumbuh dan berkembang serta memiliki peluang.

Kata kunci: kinerja pelayanan; potensi demand dan hinterland; forecasting

Abstract

the uncertainty of decentralization from central government to the Provincial Government in sea transport for aspects of personnel, funding, equipment, and documents personnel, funding, equipment, and documents (P3D) made the East Java Government did not have sufficient authority to manage the regional ports in its territory. The purpose of this research is to know the regional port management system in the area of study the aspects that need to be prepared in East Java government to manages the regional port, analyze the economic prospects of regional port management-related, as well as analyze the measures and strategies the Government of East Java in managing regional ports. By using descriptive qualitative analysis and SWOT analysis shows, that the management of the port in East Java implemented a system of landlord port for The New Terminal Port in Probolinggo and The Boom Port in Banyuwangi which are a commercial port. While The Pasuruan Port implemented operating systems that are not cultivated or non-commercial port. Aspects that need to be prepared in the East Java Government to manage the harbor is the aspects of legality, human resources aspects, aspects of planning, operational aspects, and infrastructure aspects. The New Terminal Port in Probolinggo and Boom Port in Banyuwangi has good economic prospects because it has the power to grow and develop as well as having opportunities.

Keywords: hierarchy of the port, the port Administration, management of a port service unit (UPP), SWOT analysis

1. Pendahuluan

Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, mengelompokkan pelabuhan laut di Indonesia berdasarkan hierarki yang terdiri atas : Pelabuhan Utama (PU); Pelabuhan

doi: <http://dx.doi.org/10.25104/transla.v19i2.493>

1411-0504 / 2548-4087 ©2017 Jurnal Penelitian Transportasi Laut.

Diterbitkan oleh Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan, Balitbang Perhubungan, Kementerian Perhubungan

Artikel ini disebarluaskan di bawah lisensi CC BY-NC (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

Pengumpul (PP); Pelabuhan Pengumpan (PP), yang terdiri atas : Pelabuhan Pengumpan Regional (PR); dan Pelabuhan Pengumpan Lokal (PL). Selanjutnya dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : Nomor : KP. 414 tahun 2013 Tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional, terdapat 1.240 pelabuhan/terminal. Jika ditinjau dari empat hierarki tersebut saat ini di wilayah provinsi Jawa Timur ada 42 pelabuhan, yang terdiri dari 6 PU, 10 PP, 14 PR, dan 12 PL

Dari jumlah tersebut di Jawa Timur terdapat 14 PR, yaitu Pelabuhan Kamal di Bangkalan, Pelabuhan Boom di Banguwangi, Pelabuhan Panarukan di Situbondo, Pelabuhan Brondong di Lamongan, Pelabuhan Branta di Pamekasan, Pelabuhan Telaga Biru di Bangkalan, Pelabuhan Kalianget di Sumenep, Pelabuhan Tuban di Tuban, Pelabuhan Paciran di Lamongan, Pelabuhan Sampang Taddan di Sampang, Pelabuhan Kalbut di Situbondo, Pelabuhan Tanjung Awar-Awar di Tuban, Pelabuhan Masalembo di Sumenep, dan Pelabuhan Pagerungan di Sumenep.

Dari 14 pelabuhan pengumpan regional yang berlokasi di Jawa Timur tersebut baik dari aspek personil, pembiayaan, peralatan, dan dokumen (P3D) siapa yang memiliki kewenangan untuk pengelolaannya sampai saat ini belum jelas keputusannya, apakah sudah diserahkan sepenuhnya kepada Pemerintah Provinsi Jawa Timur atau belum. Dengan belum jelasnya penyerahan P3D pelabuhan ke Pemerintah Provinsi Jawa Timur, mengakibatkan Pemerintah Provinsi tidak mempunyai kewenangan yang memadai untuk ikut mengelola pelabuhan yang ada di wilayahnya. Oleh karena itu menyulitkan bagi Pemerintah Provinsi Jawa Timur untuk mengetahui dan mendeteksi peran dan posisi pelabuhan regional dan lokal dalam kancah pembangunan dan pertumbuhan perekonomian di daerahnya. Misalnya bagaimanakah kondisi dan posisi pelabuhan regional Jawa Timur saat ini dalam menyumbang pertumbuhan perekonomian di Jawa Timur? Bagaimanakah kinerjanya? dan lain sebagainya. Apalagi sejak tahun 2013 Pemerintah Provinsi Jawa Timur telah membangun dermaga baru di sebelah barat Pelabuhan Tanjung Tembaga Probolinggo.

Dermaga Tanjung Tembaga saat ini memiliki beberapa kendala antara lain adalah kedalaman alur yang hanya 2,5 meter, sehingga Pemerintah Jawa Timur sampai tahun 2016 melakukan beberapa langkah seperti reklamasi lahan seluas 21,38 hektar di wilayah Pelabuhan Tanjung Tembaga, pembangunan jalan beton causeway sepanjang 10X580 m, pembangunan lapangan penumpukan berukuran 260X208 m², jembatan timbang T pos 2 unit, dan 1 gedung operasional. Pembangunan dermaga baru ini, selain untuk mengurangi over kapasitas yang selama ini terjadi di Tanjung Perak juga dikhususkan agar mempercepat pengiriman barang ke kawasan Jawa Timur bagian timur. Dermaga baru ini didesain setelah adanya peristiwa lumpur lapindo karena logistik ke timur terkendala lalu lintasnya di Porong.

Selanjutnya terkait dengan pembangunan Dermaga Tanjung Tembaga baru, Pemerintah Provinsi Jawa Timur berkeinginan mengelola pelabuhan tersebut yang selama ini dikelola oleh PT. Pelindo III dan keinginan untuk mengelola pelabuhan baru ini, telah disampaikan secara langsung ke Menteri Perhubungan yang secara lisan telah disetujui. Permintaan mengelola Pelabuhan Tanjung Tembaga Probolinggo bisa dikatakan sebagai pilot project karena selama ini pemerintah daerah belum pernah diberikan kewenangan untuk mengelola pelabuhan. Jawa Timur optimis mampu mengelola pelabuhan karena selama ini juga telah berhasil mengelola Bandara Malang.

Untuk memperkuat keinginan terhadap pengelolaan pelabuhan yang ada di daerah, Pemerintah Provinsi Jawa Timur perlu melakukan kajian dari aspek kesiapan daerah dan P3D nya, sehingga segala sesuatunya dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah dan terukur. Perlunya riset pendahuluan ini pada tahun 2006 pernah ditegaskan Menteri Perhubungan Hatta Rajasa (Rakornis Litbang Transportasi di Jakarta 2006). Dalam kesempatan itu, Pemerintah Pusat, dalam hal ini Departemen Perhubungan hanya akan berperan sebagai regulator saja, bukan operator. Oleh sebab itu, semua pelabuhan regional yang saat ini merupakan UPT-UPT Pusat akan diserahkan kepada daerah. Namun pihak Departemen Perhubungan waktu itu menyarankan agar Badan Litbang, baik pusat maupun daerah melakukan kajian terlebih dahulu. Lebih lanjut dikatakan, bahwa untuk aspek keselamatan dan navigasian masih tetap ditangani oleh Pemerintah Pusat, karena masalah keselamatan berkaitan dengan standar International Maritime Organization (IMO).

Dari aspek riset yang perlu diperhatikan pertama adalah aspek personil, yakni bagaimana mempersiapkan sumberdaya manusianya (SDM). Mengingat dalam era otonomi daerah kecenderungan penempatan personilnya kurang memperhatikan latar belakang kompetensi dari pegawai yang bersangkutan, sehingga tidak jarang penempatan personil tidak sesuai dengan konsep *the right man in the right place* namun masih kuat kecenderungan penempatan personil karena *like and dislike*. Masih diwarnai ego daerahisme yang sangat kuat, sebagai misal seorang Kepala Seksi Kepelabuhanan di salah satu pelabuhan lokal dijabat oleh personil yang berasal dari Dinas Kesehatan.

Kedua, aspek pembiayaan yang berhubungan dengan dana alokasi umum (DAU) dari pusat. Artinya DAU dari pusat untuk operasional pelabuhan diserahkan ke Pemerintah provinsi (Pemprov) Jatim harus secara otomatis diserahkan seluruhnya seiring dengan penyerahan P3D nya. Sehingga Pemerintah Provinsi Jawa Timur harus benar-benar siap berhitung untung rugi dalam mengoperasikan pelabuhan. Jika dalam operasionalisasi pelabuhan nanti rugi maka Pemerintah

Provinsi Jawa Timur harus siap menanggungnya begitu juga sebaliknya. Ketiga adalah aspek kelembagaan dan aspek legalnya.

Untuk itu maka kesiapan birokrat yang sesuai dengan bidangnya dan ditunjang jiwa entrepreneur dalam pengelolaan pelabuhan merupakan suatu keharusan, ketiga aspek penyerahan peralatan, ini berkaitan dengan kesiapan Pemerintah Provinsi Jawa Timur untuk merawat, memperbaiki, memperbaharui, dan membiayai semua fasilitas utama dan fasilitas penunjang kepelabuhanan, mulai dari dermaga, kolam, alur pelayaran, alat bongkar muat, perkantoran, dan lain-lain yang tentunya tidak sedikit biayanya.

Selanjutnya seiring dengan pelaksanaan riset tentang kepelabuhanan, maka Pemerintah Provinsi Jawa Timur perlu segera membentuk suatu Badan Usaha Milik Daerah atau semacam Badan Usaha Pelabuhan yang tugasnya mengelola seluruh pelabuhan regional di Jawa Timur dengan konsep on line system. Ini penting dilakukan sebagai antisipasi dan memudahkan pengelolaannya, atau membentuk semacam provincial port authority di tingkat provinsi. Model pengelolaan pelabuhan provincial port authority ini sudah lazim digunakan di negara-negara Eropa Barat, seperti Perancis, Belgia, dan Belanda, bahkan disebuah kota kecil berpenduduk ± 500 ribu di kota Antwerpen, Belgia, pelabuhannya dikelola oleh dewan kota atau municipal port authority dimana kemampuan bongkar muat per tahunnya bisa mencapai ± 75 juta ton, di atas kinerja bongkar muat Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Indonesia sampai saat ini merupakan satu-satunya negara di dunia yang masih menerapkan dan mempertahankan pola pengelolaan pelabuhan dengan model sentralistik, selain Singapura. Negara-negara lain di dunia telah menerapkan salah satu dari 2 model pengelolaan pelabuhan yang ada, yakni provincial port authority atau municipal port authority. Sementara Singapura menerapkan pola sentralistik karena Singapura sebenarnya merupakan negara kota. Pada prinsipnya pengelolaan pelabuhannya adalah municipal port authority.

Dari berbagai tantangan yang ada, bagaimana meninjau sistem pengelolaan pelabuhan regional yang ada, Aspek-aspek apa saja yang perlu dipersiapkan, prospek ekonomi terkait pengelolaan pelabuhan regional serta langkah dan strategi yang perlu dilakukan Pemerintah Provinsi Jawa Timur dalam mengelola pelabuhan regionalnya.

Tabel 1.

Jumlah Pelabuhan Di Wilayah Jawa Timur Berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional Sampai Dengan Tahun 2030

No	Hierarki Pelabuhan	Tahun 2015
1	Pelabuhan Utama	6
2	Pelabuhan Pengumpul	9
3	Pelabuhan Pengumpan Regional	15
4	Pelabuhan Pengumpan Lokal	12
Total		42

Sumber : Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya, 2016

2. Metode

2.1 Dasar Hukum Pengelolaan Pelabuhan Oleh Pemerintah Daerah

Dasar hukum kewenangan pemerintah provinsi dan kabupaten/kota yang bisa mengelola pelabuhan tertuang dalam :

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
2. Undang – Undang nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan;
4. Peraturan Pemerintah RI Nomor 38 Tahun 2007 Tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, Dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota;
5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor PM. 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut;
6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 414 tahun 2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional.

2.2 Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan

Sistem dan prosedur (Sispro) pelayanan pelabuhan, pada dasarnya dapat dibagi dua, terdiri dari sispro pelayanan kapal dan sispro pelayanan barang. Sispro pelayanan pelabuhan merupakan salah

satu faktor yang dapat mempengaruhi efisiensi dan efektivitas proses pengiriman barang. Semakin rumit birokrasi sispro tersebut, maka akan semakin besar kemungkinan terjadinya biaya ekonomi tinggi dalam pelayanan kapal dan barang. Sispro pelayanan pelabuhan, mulai kapal masuk sampai kapal selesai melakukan bongkar muat barang dan keluar meninggalkan pelabuhan. Secara garis besar, proses internal untuk layanan kapal dan barang di pelabuhan adalah:

- a. Proses rencana untuk penambatan kapal untuk dibawa ke PPSA;
- b. Penetapan pelayanan penandatangan PPSA, menerima Uper;
- c. Pendistribusian untuk pelayanan tehnik;
- d. Bukti pelayanan fisik;
- e. Menerima pemberitahuan kapal keluar;
- f. Pelayanan fisik pemanduan kapal keluar;
- g. Kapal berangkat.

Sementara proses eksternal adalah:

- a. Menyampaikan PPKB yang dilengkapi dengan Mater Cable/Manifes/Stowage Plan/Membayar Uper
 - Pemberitahuan kapal keluar
 - Kapal berangkat / penyelesaian nota rampung

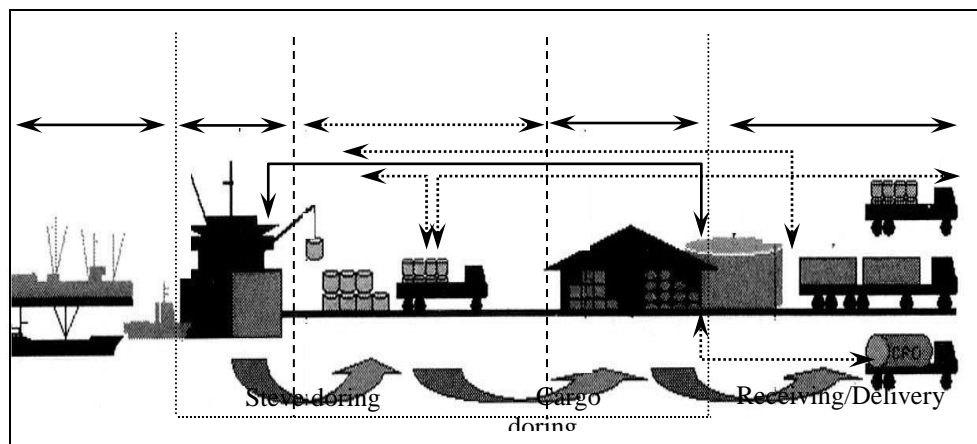
Keterangan :

PPSA = pusat pelayanan satu atap

Uper= uang perkapalan

PPKB = permintaan pelayanan kapal dan barang

2.2.1 Pelayanan Jasa Kepelabuhanan (Pelayanan Kapal dan Barang di Terminal Konvensional)



Sumber : Manajemen Operasional Angkutan Laut. Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2004.

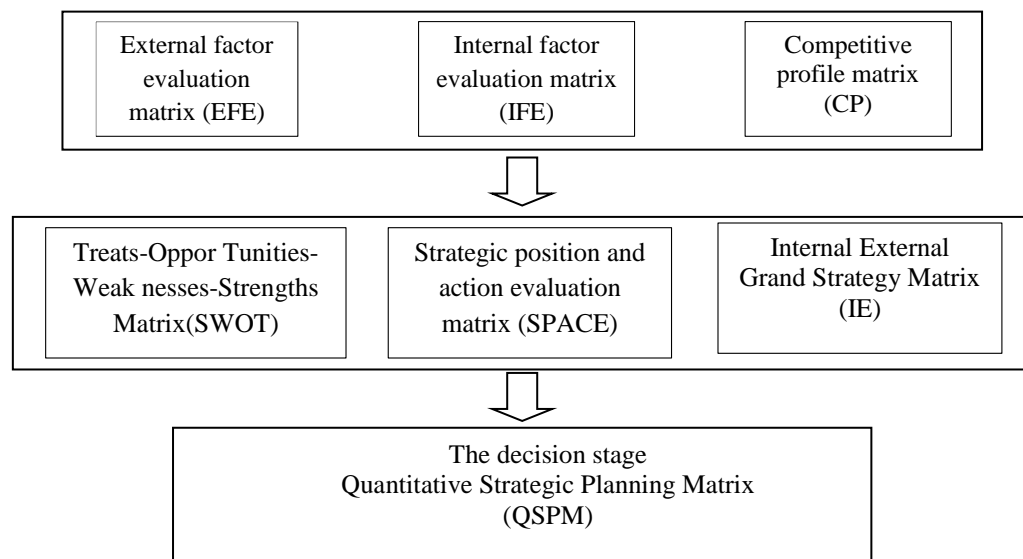
Gambar 1. Terminal Operation

2.2.2 Hinterland

Adalah daerah penyangga dan pendukung pelabuhan, artinya hinterland adalah lokasi sentra-sentra industri dan kegiatan ekonomi yang berada dibelakang pelabuhan dalam radius tertentu yang memanfaatkan pelabuhan sebagai tempat transfer barang dan jasa dari daerah asal (*origin*) ke daerah tujuan (*destination*).

2.2.3 SWOT

Filosofi SWOT dibuat dengan maksud untuk mengetahui peta posisi dari suatu objek yang akan diteliti, berada pada kuadran berapa ? Pada diagram kartesius. Posisi kuadran yang dimaksud adalah : kuadran I Agresif; kuadran II konservatif; kuadran III defensif; dan kuadran IV kompetitive. Alat analisis SWOT adalah singkatan dari strength, weakness, opportunity, dan threat atau analisa kekuatan, kelemahan, kesempatan/peluang dan tantangan.



Sumber : Husein Umar, *Strategic Management In Action*, Jakarta, PT. Gramedia Pustaka Utama 2001

Gambar 2. Tahap pelaksanaan analisis SWOT

2.3 Pendekatan Kajian

Pendekatan kajian adalah pendekatan kuantitatif dan kualitatif dengan penekanan pada pendekatan kuantitatif. Pendekatan kuantitatif adalah pendekatan ilmiah terhadap pengambilan keputusan. Pendekatan ini berangkat dari data. Ibarat bahan baku dalam suatu pabrik, data diproses dan dimanipulasi menjadi informasi yang berharga bagi pengambilan keputusan. Pemrosesan dan manipulasi data mentah menjadi informasi yang bermanfaat inilah yang merupakan jantung dari analisis kuantitatif. Komputer telah menjadi alat bantu utama dalam penggunaan analisa kuantitatif (Mudrajad Kuncoro, 2001 : 1).

Pendekatan kualitatif adalah suatu pendekatan kajian yang lahir dan berkembang biak dari tradisi (*main stream*) ilmu-ilmu sosial yang sarat oleh pemikiran filsafat yang diwarnai idealisme, rasionalisme, humanisme, fenomenologisme, dan interpretivisme (Sanapiah Faisal dalam Burhan Bungin, 2001 : 30).

Pendekatan ini sering disebut dengan pendekatan naturalistik karena kajiannya dilakukan pada kondisi yang alamiah (*natural setting*). Disebut sebagai pendekatan kualitatif, karena data yang terkumpul dan analisisnya lebih bersifat kualitatif. Pendekatan kualitatif adalah pendekatan kajian yang digunakan untuk mengkaji pada kondisi objek-objek yang alamiah (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, dan hasil kajian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi (Sugiono, 2008).

2.4 Lokasi dan Jangka Waktu

Lokasi kajian adalah Pelabuhan Terminal Baru di Kota Probolinggo, Pelabuhan Boom di Kabupaten Banyuwangi, dan Pelabuhan Pasuruan di Kota Pasuruan. Jangka waktu kajian adalah 12 bulan terhitung sejak bulan Januari sampai dengan bulan Desember 2016.

2.5 Teknik Pengambilan dan Pengumpulan Data

Dalam kajian ini langkah pertama yang dilakukan adalah mencari data primer dan sekunder. Data primer diperoleh dengan cara *pertama*, melakukan FGD terkait dengan : 1) Sistem Manajemen Operasional Pelabuhan Regional di Jawa Timur; 2) Model Kepemilikan Pelabuhan Regional di Jawa Timur; 3) Rencana Pengelolaan Pelabuhan Kepada BUMN (Pelindo); dan 4) Model Pengelolaan Pelabuhan Regional yang Tepat di Jawa Timur. *Kedua*, menjangkit data melalui kuesioner tentang kekuatan, kelemahan, peluang, dan tantangan dari masing-masing objek kajian, antara lain Pelabuhan Tanjung Tembaga Probolinggo, di Kota Probolinggo, Pelabuhan Boom Banyuwangi, di Kabupaten Banyuwangi, dan Pelabuhan Pasuruan di Kota Pasuruan.

Data sekunder adalah data sarana dan prasarana serta fasilitas dan peralatan Pelabuhan Tanjung Tembaga Probolinggo, Pelabuhan Boom Banyuwangi, dan Pelabuhan Pasuruan di Kota Pasuruan.

2.6 Analisis Data

Setelah tahap pengumpulan data primer dan sekunder selesai, dilakukan analisis deskriptif kualitatif untuk menjawab permasalahan 1.2.1, 1.2.2, dan 1.2.4. Permasalahan 1.2.3 digunakan analisis SWOT, yaitu:

1. Menetapkan Matriks *External Factor Evaluation* (EFE);
2. Menetapkan Matriks *Internal Factor Evaluation* (IFE);
3. Membuat Matriks *Internal – Eksternal* (IE);
4. Menetapkan Matriks *Matriks Strategic Position and Action Evaluation* (SPACE).

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Sistem Pengelolaan Pelabuhan Regional Jawa Timur

Dasar hukum pengelolaan pelabuhan adalah : 1) UU 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran; 2) PP 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan; 3) PP 64 Tahun 2015 tentang Penyempurnaan atas PP 61 Tahun 2009; 4) PP 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah; 5) Permenhub 15 Tahun 2015 tentang Konsesi dan Bentuk Kerjasama Lainnya antara Pemerintah dengan BUP di Bidang Kepelabuhanan Sebagaimana telah diubah terakhir melalui PM 166 tahun 2015; 6) Permenhub Nomor KP.414 Tahun 2013 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional; 7) Perjanjian Konsesi antara Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak dengan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Nomor HK.107/01/12/OP.TPr-15 / HK.0501/700/P.III-2015 tentang Kegiatan Pengusahaan Jasa Kepelabuhanan di pelabuhan yang diusahakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero).

Sistem pengelolaan pelabuhan di Indonesia dilaksanakan dengan sistem konsesi dan tender. Konsesi adalah izin untuk membuka tambang, menebang hutan dan sebagainya (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2007). Dengan kata lain konsesi merupakan suatu izin sehubungan dengan pekerjaan besar yang melibatkan kepentingan umum yang mana pekerjaan tersebut merupakan tugas pemerintah tetapi oleh pemerintah diberikan hak penyelenggaraan kepada konsesisionaris (pemegang izin) yang bukan pejabat pemerintah.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2014 Tentang Administrasi Pemerintahan, Konsesi adalah Keputusan Pejabat Pemerintahan yang berwenang sebagai wujud persetujuan dari kesepakatan Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan dengan selain Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan dalam pengelolaan fasilitas umum dan/atau sumber daya alam dan pengelolaan lainnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Sistem pengelolaan pelabuhan di Indonesia ada 3 (tiga) tipe, yaitu *pertama* : Tipe Land Lord Port adalah dimana Pemerintah menyediakan dan menyiapkan fasilitas dasar lahan dan diatasnya dibangun fasilitas pendukungnya seperti oleh pihak swasta/BUP dan dioperate oleh BUP itu sendiri dengan skema konsensi dan kerjasama lainnya. Konsensi yang diperbolehkan adalah konsesi pengusahaan pelabuhan terkait dengan penyediaan jasa kapal dan barang yang melalui mekanisme tender. Tipe ini diterapkan pada Pelabuhan Terminal Baru Tanjung Tembaga Probolinggo yang merupakan pelabuhan komersial atau pelabuhan yang diusahakan (commercial port).

Kedua adalah Tipe Tool port pemerintah menyediakan fasilitas dasar dan pendukung yang kemudian disewakan ke pihak swasta dan sistem ini belum diterapkan di negara kita. Selanjutnya yang ketiga yaitu Tipe Operating Port adalah dimana lahan dan fasilitas disediakan oleh pemerintah kemudian pemerintah membangun fasilitas pendukungnya dan mengoperasikan sendiri. Sistem ini diberlakukan pada tipe pelabuhan yang tidak diusahakan atau non-commercial port seperti Pelabuhan Pasuruan.

Sesuai Undang – Undang nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah pada Lampiran Matrik Pembagian Urusan Pemerintah Konkuren Antara Pemerintah Pusat dan Daerah Provinsi serta Daerah Kabupaten/Kota. Pembagian Urusan Pemerintahan Bidang Perhubungan Sub Urusan Pelayaran dinyatakan bahwa Pelabuhan Pengumpan Regional atau PR merupakan Urusan Pemerintah Provinsi kecuali Urusan ***Keselamatan dan Keamanan Pelayaran tetap menjadi urusan Pemerintah Pusat.***

Berdasarkan Undang – Undang RI nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 81 ayat (4) bahwa Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) di Pelabuhan Pengumpan Regional ***dapat*** merupakan ***Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Pemerintah Daerah*** sesuai dengan kewenangannya.

Sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor PM. 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut Pasal 115 dan Pasal 119 bahwa pada pelabuhan yang ***belum*** diselenggarakan oleh UPP pemerintah daerah, ***pelaksanaan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran tetap dilaksanakan oleh kantor Kesyahbandaran Utama, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggaran Pelabuhan;***

Selanjutnya sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 414 tahun 2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional terdapat 14 pelabuhan di Jawa Timur dengan ***hierarkhi*** Pelabuhan Pengumpan Regional. Ini artinya bahwa upaya Pemerintah Provinsi Jawa Timur untuk

mengelola Pelabuhan Terminal Baru di Tanjung Tembaga dan Pelabuhan Boom di Banyuwangi secara legal dibenarkan dan diperbolehkan oleh undang-undang.

Instansi yang Terkait Di Pelabuhan adalah Instansi Pemerintah, Badan Usaha Milik Negara/Daerah, dan Instansi Swasta. **Instansi Pemerintah** adalah Bea dan Cukai yang bertugas melakukan pengawasan dan pemeriksaan barang yang keluar masuk pelabuhan. Imigrasi yang bertugas untuk melakukan pemeriksaan administratif terhadap Crew List, Paspor anak buah kapal (ABK). Karantina Kesehatan/Tumbuhan yang bertugas untuk melakukan pengecekan administratif dan fisik di kapal terhadap kesehatan anak buah kapal (ABK), penumpang dan muatan dalam rangka memastikan ABK/penumpang kapal dan muatan dalam keadaan sehat atau tidak mengandung penyakit atau hama yang menular. Keamanan dan Ketertiban yang terdiri dari unsur Polri dibantu KPLP.

Otoritas Pelabuhan (OP) penyelenggara pelabuhan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial. **Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP)** penyelenggara pelabuhan pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial. Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran. Syahbandar dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.

Badan Usaha Milik Negara/Daerah (BUMN/D) yaitu PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia, sebagai penyedia dan pengelola jasa kepelabuhanan dan PT. Delta Artha Bahari Nusantara (DABN) BUMD milik Pemerintah Provinsi Jawa Timur.

Instansi Swasta, sebagai pengguna jasa kepelabuhanan, misalnya: Perusahaan Pelayaran, Perusahaan Bongkar Muat (PBM), dan Perusahaan Ekpedisi Kapal Laut (EMKL).

Melihat begitu banyaknya pihak yang terlibat dalam pengoperasian pelabuhan maka aspek SDM yang disorot dalam kajian ini tentunya adalah SDM yang terkait di lingkungan Pemerintah Provinsi Jawa Timur khususnya yang berkecimpung langsung dalam pengelolaan pelabuhan yang dibangun oleh Pemerintah Provinsi Jawa Timur, yaitu Pelabuhan Terminal Baru di Tanjung Tembaga Probolinggo dan Pelabuhan Boom Banyuwangi, SDM di struktur organisasi UPT Pelabuhan Laut di lingkungan Dinas Lalu Lintas dan LLAJ Provinsi Jawa Timur (di Boom Banyuwangi) dan SDM di lingkungan PT. DABN (di Pelabuhan Terminal Baru Probolinggo).

Dari uraian di atas aspek SDM telah disiapkan oleh Pemerintah Provinsi Jawa Timur Cq Dinas Perhubungan dan LLAJ dengan membentuk UPT dengan lokasi perkantoran di Pelabuhan Boom Tanjungwangi Probolinggo serta penunjukan direksi PT. DABN yang berkantor di Gresik dan kantor perwakilan di Pelabuhan Terminal Baru Tanjung Tembaga Probolinggo yang bertugas mengelola Pelabuhan Terminal Baru di Tanjung Tembaga Probolinggo.

Dalam merencanakan pembangunan dan mengoperasikan pelabuhan diatur dalam undang-undang, baik dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah dan juga diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.

Dalam peraturan perundangan di atas diatur tatacara pembangunan dan pengelolaan pelabuhan, baik oleh Pemerintah Pusat, provinsi, maupun kabupaten/kota. Dalam merencanakan pembangunan pelabuhan pengumpan regional atau PR yang dilaksanakan oleh pemerintah provinsi harus berpedoman pada tata ruang wilayah provinsi dan pemerataan pembangunan antarprovinsi serta berpedoman pada tata ruang wilayah kabupaten/kota serta pemerataan dan peningkatan pembangunan kabupaten/kota.

PR yang akan dibangun harus berada di sekitar pusat pertumbuhan ekonomi wilayah provinsi. Mampu berperan sebagai pengumpan terhadap Pelabuhan Pengumpul atau PP dan Pelabuhan Utama atau PU. Harus bisa berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan barang dari/ke Pelabuhan Pengumpul dan/atau Pelabuhan Pengumpan lainnya. Juga berperan melayani angkutan laut antar kabupaten/kota dalam provinsi. Memiliki luas daratan dan perairan tertentu serta terlindung dari gelombang. Melayani penumpang dan barang antar kabupaten/kota dan/atau antar kecamatan dalam 1 (satu) provinsi.

Secara teknis pelabuhan yang akan dibangun oleh pemerintah provinsi harus berada dekat dengan jalur pelayaran antar pulau ± 25 mil. Memiliki kedalaman maksimal pelabuhan -7 m-LWS. Memiliki dermaga dengan panjang maksimal 120 m. Dan memiliki jarak dengan Pelabuhan Pengumpan Regional lainnya 20 – 50 mil. Dari aspek perencanaan seperti diuraikan di atas yang meliputi dimensi administrasi, ekonomi kawasan, dan teknis pengembangan Pelabuhan Terminal Baru di dekat Pelabuhan Tanjung Tembaga Probolinggo dan Pelabuhan Boom Banyuwangi telah memenuhi unsur-unsur perencanaan dengan baik dan tepat.

Ditinjau dari aspek operasional, Badan Usaha Pelabuhan atau BUP PT. Delta Artha Bahari Nusantara (PT. DABN) adalah perusahaan milik Pemerintah Provinsi Jawa Timur yang telah memperoleh ijin usaha sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP) sesuai Surat Keputusan Menteri

Perhubungan Nomor KP 1009 Tahun 2011 tanggal 21 Desember 2011 yang saat ini mengelola Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) di Gresik dan Pelabuhan Utama di Probolinggo.

BUP PT. DABN memiliki kualifikasi dan kompetensi di bidang Kepelabuhanan yang terdiri atas:

- a. Manajemen Kepelabuhanan di bidang :
 - 1) Perencanaan Kepelabuhanan
 - 2) Operasional Pelabuhan, dan/atau
 - 3) Pemanduan
- b. Manajemen Angkutan Laut di bidang :
 - 1) Bongkar Muat
 - 2) Trayek Kapal, dan/atau
 - 3) Operasional Kapal

Jenis dan struktur tarif yang dikenakan pada operasionalisasi Pelabuhan Terminal baru di Tanjung Tembaga dan Boom Banyuwangi adalah : Tarif Pelayanan Jasa Kapal, Pelayanan Jasa Pemanduan, Pelayanan Jasa Penundaan, Pelayanan Jasa Tambat, Pelayanan Jasa Kepil, Tarif Pelayanan Jasa Barang, Pelayanan Jasa Dermaga, Pelayanan Jasa Handling B/M barang, Pelayanan Jasa Penumpukan, Tarif Pas Pelabuhan, dan Tarif Pelayanan Jasa Air Kapal. Namun di kedua pelabuhan tersebut sampai saat ini belum dilakukan pengoperasian pelabuhan secara penuh karena masih dalam taraf penyelesaian (finishing).

Untuk aspek sarana prasarana, secara umum pengertian prasarana adalah segala sesuatu yang merupakan utama terselenggaranya suatu proses. Sementara sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai makna dan tujuan. **Kamus Besar Bahasa Indonesia**, **prasarana** adalah segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses misalnya proses usaha, pembangunan, proyek, dan seterusnya (Kamus Besar BI, 2002: 893). **Sarana** adalah segala sesuatu (bisa berupa syarat atau upaya) yang sapat dipakai sebagai alat atau media dalam mencapai maksud atau tujuan (Kamus Besar BI, 2002 : 999).

Sarana dan prasarana pelabuhan adalah segala fasilitas dalam operasionalisasi sebuah pelabuhan, yaitu antara lain fasilitas bongkar muat barang seperti dermaga, peralatan bongkar muat, lapangan penumpukan, gudang, jalan, kendaraan angkutan barang, perlengkapan/peralatan pengemasan, dan kantor penyelenggaraan pelabuhan.

Di Pelabuhan Terminal baru Tanjung Tembaga Probolinggo sarana dan prasarana pelabuhan yang sudah ada adalah dermaga, lapangan penumpukan, akses jalan, dan kantor penyelenggara pelabuhan.



Gambar 3. akses jalan masuk ke Pelabuhan Terminal Baru Tanjung Tembaga Probolinggo

Pada Gambar 3 adalah akses jalan masuk dan keluar dari dan ke Pelabuhan Tanjung Tembaga Probolinggo. Lebar jalan sekitar 12 meter yang terbuat dari beton. Jalan di atas keluar dari pelabuhan menembus jalan utama di dalam Kota Probolinggo yang berjarak kira-kira 5 km. keluar masuknya angkutan lewat akses jalan ini sebetulnya kurang tepat karena di kanan kirinya merupakan pemukiman penduduk dan mengganggu lalu lintas di dalam kota. Oleh sebab itu rencana pembangunan jalan layang dan lingkaran yang menghubungkan Pelabuhan Tanjung Tembaga dengan jalan Tol perlu segera direalisasikan.



Gambar 4. dermaga bongkar muat barang di Pelabuhan Terminal Baru Tanjung Tembaga Probolinggo

Dermaga bongkar muat yang dibangun oleh Pemprov Jatim di Pelabuhan Terminal Baru Tanjung Tembaga Probolinggo seperti terlihat pada Gambar 4 memiliki panjang 150 meter. Dermaga tersebut baru saja selesai dibangun dan memiliki kedalaman sekitar – 8 meter. Namun belum banyak kapal yang sandar, selain itu peralatan bongkar muat barang pun juga belum begitu lengkap seperti gantry crane.



Gambar 5. lapangan penumpukan dan armada alat angkut barang di Pelabuhan Terminal Baru Tanjung Tembaga Probolinggo

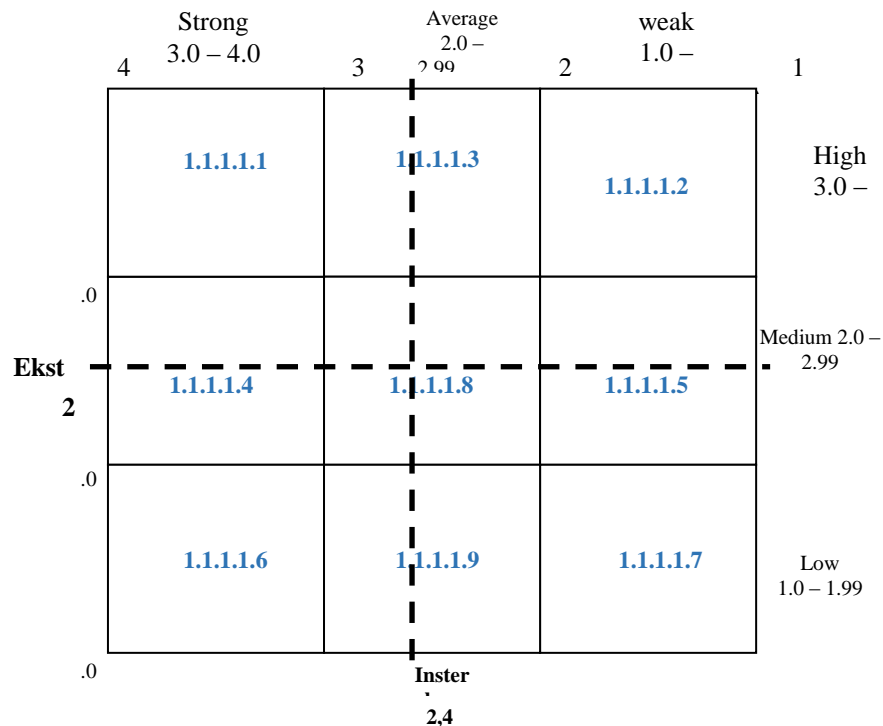
Lapangan penumpukan atau container yard yang dibangun oleh Pemprov Jatim di lokasi Pelabuhan Terminal Baru Tanjung Tembaga Probolinggo berukuran 260X54,3 meter, namun sampai saat ini pembangunan lapangan penumpukan tersebut masih dalam proses penyelesaian, seperti terlihat pada Gambar 5.

Pada aspek prospek ekonomi pengelolaan di Pelabuhan regional Boom Banyuwangi, terdapat 3 (tiga) dermaga yang dibangun sejak tahun 2011 dengan menggunakan dana APBN (Gambar 5.17). Dermaga 1 dan 2 pada awalnya dibangun dengan dana APBN, dan selanjutnya menggunakan dana APBD. Dalam perkembangannya dermaga 1 dan 2 yang terletak di muara sungai selalu mengalami pendangkalan setiap tahunnya. Bahkan dermaga 1 belum bisa berfungsi karena posisi dermaga jauh lebih tinggi jika dibandingkan dengan air laut/sungai sehingga kapal yang sandar mengalami kesulitan yang pada akhirnya untuk bongkar muat barang dibuatkan tangga. Untuk pembangunan dermaga yang terakhir (dengan menggunakan dana APBD) digeser ke arah ke luar muara sungai (dermaga 3) yang memiliki draft atau kedalaman sekitar 8 meter. Dermaga 3 yang baru dibangun ini belum beroperasi karena masih dalam tahap finishing.

Dari kondisi tiga dermaga di atas, maka prospek ekonomi terkait dengan pengelolaan pelabuhan pengumpan regional atau PR yang ada di Provinsi Jawa Timur tidak bisa dilepaskan dari peran hinterland dari masing-masing pelabuhan. Hinterland Pelabuhan Boom Banyuwangi adalah Kabupaten Banyuwangi itu sendiri, Bali, dan wilayah-wilayah lain yang dekat dengan Kabupaten Banyuwangi. Barang-barang yang dibongkar muat di Pelabuhan Boom (dermaga 2) sebatas bahan-bahan kebutuhan pokok, bahan bangunan curah seperti semen, dan bahan-bahan pertanian seperti pupuk.

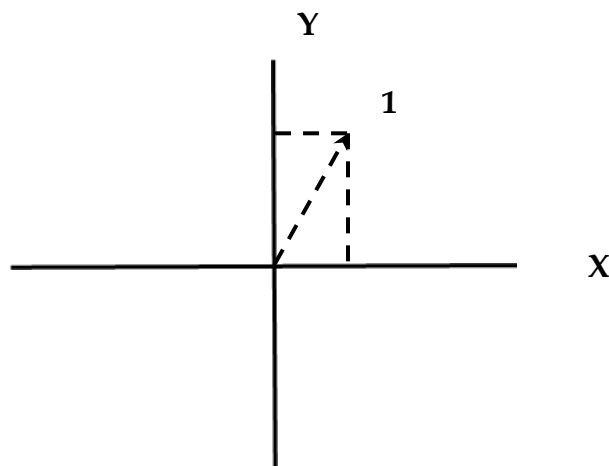
Ke depannya Pelabuhan Boom akan dikembangkan menjadi pelabuhan wisata dimana Lay Out Pelabuhan Marina Banyuwangi bisa dilihat pada Gambar 5.19. Prospek pelabuhan wisata di Boom Banyuwangi memiliki prospek yang cukup bagus karena selain dekat dengan Pulau Bali, saat ini wisata Kabupaten Banyuwangi berkembang cukup pesat, apalagi tiap tahun ada festival Banyuwangi Ethno Carnival dengan peserta para turis mancanegara.

Dari perspektif SWOT, prospek ekonomi Pelabuhan Boom Banyuwangi dilihat dari aspek matrik IE atau internal dan eksternal posisi Pelabuhan Boom dapat dianalisa sebagai berikut, bahwa posisi Pelabuhan Boom berada di sel V, berarti Pelabuhan Boom di Banyuwangi berada dalam posisi yang cukup atau rata-rata. Artinya faktor internal (kekuatan dan kelemahan) memiliki nilai yang hampir sama atau sebanding dengan faktor eksternal (peluang dan ancaman) seperti terlihat pada Gambar 6 di bawah ini. Oleh sebab itu untuk mengembangkan Pelabuhan Boom Banyuwangi perlu strategi *market penetration* dan *product development*.



Gambar 6. Matriks IE Pelabuhan Boom Banyuwangi

Sementara dari aspek Matriks SPACE Pelabuhan Boom berada pada kuadran I, artinya Pelabuhan Boom bisa dikatakan kuat secara internal (x positif 1) dan memiliki peluang untuk berkembang (y positif 2) seperti terlihat pada Gambar 7 di bawah ini.



Gambar 7. Matriks SPACE Pelabuhan Boom Banyuwangi

Sementara pada terminal Baru Probolinggo dikembangkan dan dibangun persis bersebelahan dengan Pelabuhan Tanjung Tembaga sekarang. Dermaga yang dibangun sepanjang lebih dari

150 meter. Sehingga Pemerintah Jawa Timur melakukan beberapa langkah seperti reklamasi lahan seluas 20 hektar di wilayah Pelabuhan Tanjung Tembaga. Membangun jalan beton sepanjang 1057X15 meter dan membangun lapangan penumpukan berukuran 260X54,3 meter. Pembangunan dermaga baru ini, selain untuk mengurangi over kapasitas yang selama ini terjadi di Tanjung Perak juga dikhususkan agar mempercepat pengiriman barang ke kawasan Jawa Timur bagian timur. Dermaga baru ini didesain setelah adanya peristiwa lumpur lapindo karena logistik ke timur terkendala lalu lintasnya di Porong.

Hinterland Pelabuhan Terminal Baru Tanjung Tembaga Probolinggo adalah Kabupaten/Kota Probolinggo, Kalimantan, Kabupaten/Kota Pasuruan, wilayah Madura bagian selatan, Lumajang, Malang, Jember, Situbono, dan Bondowoso. Barang-barang yang dibongkar muat di Pelabuhan Terminal Baru Tanjung Tembaga adalah bahan-bahan kebutuhan pokok, kayu, bahan bangunan curah seperti semen, dan bahan-bahan pertanian seperti pupuk.



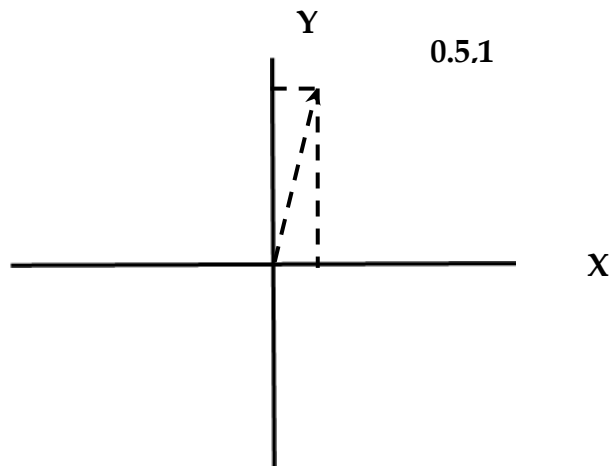
Gambar 8. dermaga, trestle, dan lapangan peumpukan di Pelabuhan Terminal Baru Tanjung Tembaga Probolinggo

Kondisi Pelabuhan Terminal Baru Tanjung Tembaga Probolinggo, dilihat dari aspek IE berada di sel II, ini artinya aspek eksternalnya (peluang dan ancaman) berada pada tingkatan high (3,31). Dan aspek internal (kekuatan dan kelemahan) berada pada tingkatan rara-rara (2,60) sehingga berada di sel II (Gambar 9). Untuk mengembangkan Pelabuhan Terminal Baru Probolinggo maka perlu digunakan strategi intensif seperti *market penetration*, *market development*, dan *product development* atau strategi terintegrasi seperti backward integration, forward integration, dan horizontal integration.

		Strong 3.0 – 4.0	Average 2.0 – 2.99	weak 1.0 – 1.99		
Eksternal	3.0	1.1.1.1	1.1.1.1	1.1.1.1	High	3.0 – 4.0
	2.0	1.1.1.1	1.1.1.1	1.1.1.1	Medium	2.0 – 2.99
	1.0	1.1.1.1	1.1.1.1	1.1.1.1	Low	1.0 – 1.99
		Insternal				
		2.60				

Gambar 9. Matriks IE Pelabuhan Terminal Baru Tanjung Tembaga Probolinggo

Dari aspek Matriks SPACE Pelabuhan Terminal Baru Probolinggo posisinya sama dengan Pelabuhan Boom Banyuwangi, yaitu berada pada kuadran I, artinya Pelabuhan Terminal Baru Probolinggo bisa dikatakan kuat secara internal (x positif 0.5) dan memiliki peluang untuk berkembang (y positif 1.9) seperti terlihat pada Gambar 10.



Gambar 10. Matriks SPACE Pelabuhan Terminal Baru Probolinggo

Untuk pelabuhan Pasuruan, letak Pelabuhan Pasuruan mirip dengan letak Pelabuhan Boom Banyuwangi, yaitu terletak di muara sungai Gembong. Di Pelabuhan Pasuruan ada dua dermaga yang terbuat dari beton, kedua dermaga tersebut adalah (1) Dermaga sebelah timur sungai Gembong dengan panjang 790 m yang diperuntukkan bongkar/muat; (2) Dermaga sebelah barat sungai Gembong dengan panjang 747 m yang diperuntukkan nelayan. Secara geografis letak Pelabuhan Pasuruan yang terletak di muara sungai Gembong jika dilihat dari udara dapat dilihat pada Gambar 11.

Pelabuhan Pasuruan tidak memiliki kolam pelabuhan sehingga kapal-kapal yang masuk dan sandar hanya mengandalkan pada alur sungai Gembong. Untuk itu di lokasi pelabuhan telah tersedia lahan untuk dipakai mengembangkan pelabuhan. Hinterland Pelabuhan Pasuruan adalah Kabupaten/Kota Pasuruan, Kalimantan, wilayah Madura bagian selatan, dan Malang Raya. Barang-barang yang dibongkar muat di Pelabuhan Pasuruan sama dengan Pelabuhan Terminal Baru Tanjung Tembaga Probolinggo, yaitu bahan-bahan kebutuhan pokok, kayu, bahan bangunan curah seperti semen, dan bahan-bahan pertanian seperti pupuk.



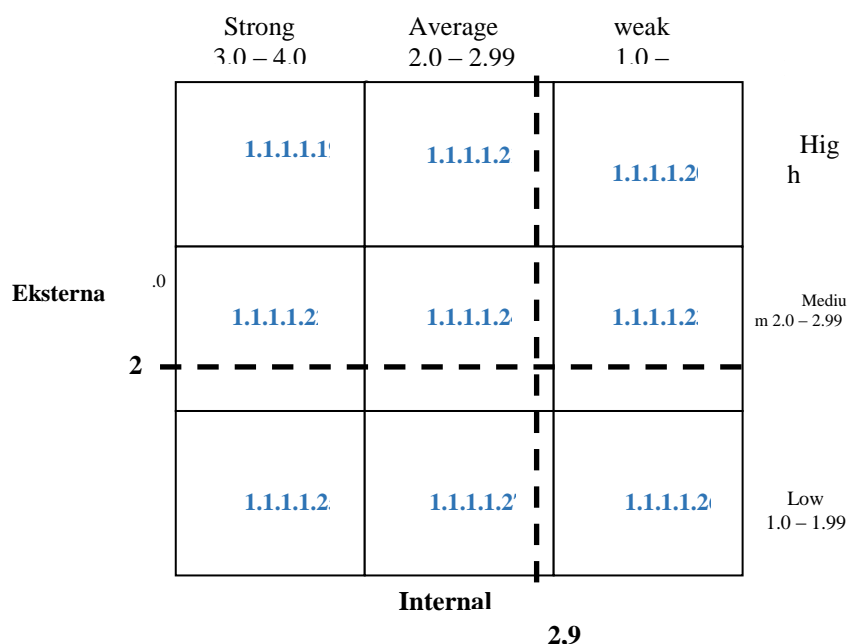
Gambar 11. kondisi alur pelayaran kapal masuk ke Pelabuhan Pasuruan dan kondisi air pasang dan surut.

Pelabuhan Pasuruan mempunyai beberapa peluang yang berasal dari sisi eksternal untuk bisa maju dan berkembang. Peluang dari sisi eksternal tersebut adalah, bahwa (1) pelabuhan Pasuruan yang dekat dengan pelabuhan Tanjung Perak Surabaya bisa berpeluang menjadi pelabuhan

penyangga bagi pelabuhan Tanjung Perak. Namun dengan adanya peluang di atas, ada juga tantangan atau ancaman bagi perkembangan pelabuhan Pasuruan, tantangan yang berasal dari sisi eksternal tersebut adalah (1) adanya pelabuhan Probolinggo, (2) pertumbuhan ekonomi Kabupaten/Kota Pasuruan yang rendah (dibawah 5 %), serta (3) adanya ketidak pastian perencanaan pengembangan Pelabuhan Pasuruan, dan Pemerintah Pusat mengarahkan pengembangan pelabuhan lebih diarahkan pada Pelabuhan di Probolinggo.

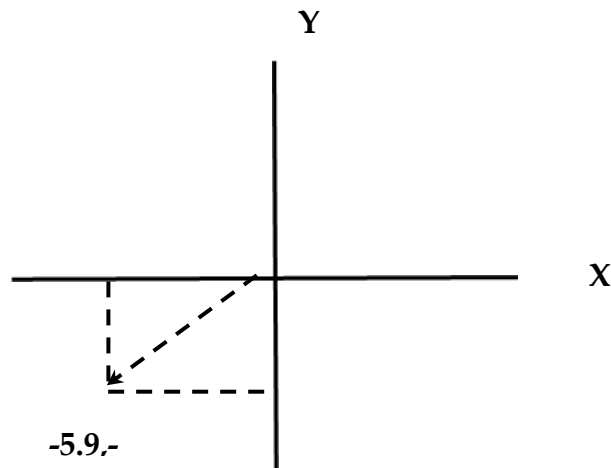
Di sisi lain selain faktor eksternal (peluang dan tantangan) ada juga faktor internal, yakni faktor kekuatan dan kelemahan pelabuhan Pasuruan itu sendiri. Adapun faktor internal adalah faktor kelemahan pelabuhan Pasuruan, yaitu (1) terjadinya pendangkalan di pelabuhan, (2) sarana dan prasarana pelabuhan kurang memadai, (3) teknologi kepelabuhanan sudah ketinggalan zaman.

Matriks IE Pelabuhan Pasuruan berada di sel 5, sama dengan Matriks IE Pelabuhan Boom Banyuwangi ini artinya faktor internal (kekuatan dan kelemahan) memiliki nilai yang hampir sama atau sebanding dengan faktor eksternal (peluang dan ancaman) 2.33 dan 2.99, seperti terlihat pada Gambar 12. Oleh sebab itu untuk mengembangkan Pelabuhan Pasuruan treatmentnya adalah sama dengan Boom Banyuwangi yaitu dengan strategi *market penetration* dan *product development*.



Gambar 12. Matriks IE Pelabuhan Pasuruan

Selanjutnya dari aspek Matriks SPACE Pelabuhan Pasuruan posisinya sama berada pada kuadran III, artinya Pelabuhan Pasuruan berada pada kondisi pertumbuhan yang lemah karena secara internal (x negative 5.9) dan tidak memiliki peluang untuk berkembang (y negative 3.3) seperti terlihat pada Gambar 13.



Gambar 13. Matriks SPACE Pelabuhan Pasuruan

Dari hasil analisis dan pembahasan pada bagian sebelumnya diuraikan bahwa Pemda diperbolehkan untuk menyelenggarakan pelabuhan di daerahnya dengan membentuk Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah Daerah (UPP Pemda). Aturan ini tertuang dalam UU. No. 17 /2008 tentang Pelayaran pasal 81 ayat 4, dan jika Pemda atau kab/kota yang ada di wilayah Pemerintahan Provinsi Jawa Timur belum membentuk UUP Pemda maka pengelolaan pelabuhan yang ada di kab/kota di Jawa Timur akan dikelola oleh Pusat. Oleh sebab itu agar kab/kota di wilayah Jawa Timur bisa dan berkeinginan mengelola pelabuhan yang ada diwilayahnya maka kab/kota yang bersangkutan agar membentuk UPP Pemda.

Dari hasil analisis dan pembahasan di depan dijelaskan bahwa sejak tahun 2006, P3D (Personil, Pendanaan, Sarana dan Prasarana serta Dokumentasi) sudah mulai diserahkan kepada Pemda. Selanjutnya dipertegas lagi pada pasal 404 UU.23/2014 bahwa serah terima P3D (Personil, Pendanaan, Sarana dan Prasarana serta Dokumentasi) paling lama 2 (dua) tahun. Pertanyaan kritisnya, apakah dalam waktu dekat ini akan segera dilakukan serah terimanya (di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat sudah mulai diinventarisir). Selanjutnya bagaimana kesiapan Pemda. Kalau P3D di daerah tidak segera direalisasikan, dikhawatirkan akan terjadi tumpang tindih kewenangan dengan UPT Ditjen Perhubungan Laut yang masih ada di daerah. Untuk itu Pemda perlu menanyakan lagi ke Pemerintah Pusat dan minta disegerakan.

Menindaklanjuti Peraturan Menteri Perhubungan No. PM.51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut pasal 115 dan Pasal 119 yang memberikan ruang kepada Pemda bahwa pelabuhan dapat diselenggarakan oleh UPP Pemda tetapi realitanya UPP pusat masih ada di lapangan/daerah. Oleh sebab itu Pemda perlu segera membentuk UPP Pemda.

Langkah strategis selanjutnya adalah Pemda agar segera menyusun program-program pelatihan SDM di bidang teknis perhubungan laut termasuk diklat ahli ukur kapal yang melibatkan SDM Pemda.

4. Kesimpulan

Sistem pengelolaan pelabuhan di Indonesia ada 3 (tiga) tipe, yaitu Tipe Land Lord Port, Tool Port, dan Operating Port dengan skema konsesi atau kerjasama lainnya. Sistem pengelolaan pelabuhan di Jawa Timur menerapkan Tipe Land Lord Port di Pelabuhan Terminal Baru Probolinggo dan Pelabuhan Boom Banyuwangi yang merupakan pelabuhan komersial atau pelabuhan yang diusahakan (commercial port). Tipe Land Lord Port dimana Pemerintah menyediakan dan menyiapkan fasilitas dasar lahan dan diatasnya dibangun fasilitas pendukungnya oleh BUMD Provinsi Jawa Timur melalui PT. DABN. Tipe Tool Port Pemerintah belum menerapkannya. Tipe Operating Port diterapkan di pelabuhan yang tidak diusahakan atau non-commercial port seperti Pelabuhan Pasuruan. Tipe Operating Port dimana lahan dan fasilitas disediakan oleh Pemerintah kemudian Pemerintah membangun fasilitas pendukungnya dan mengoperasikan sendiri.

Aspek-aspek yang perlu dipersiapkan pemerintah Provinsi Jawa Timur dalam mengelola pelabuhan adalah a). Aspek Legalitas, *pertama*, perlu memperhatikan dan mencermati UU Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah, bahwa Pelabuhan Pengumpan Regional atau PR dan Pelabuhan Pengumpan Lokal atau PL merupakan urusan Pemerintah Provinsi dan Pemerintah

Kab/Kota kecuali urusan keselamatan dan keamanan pelayaran menjadi urusan Pemerintah Pusat, artinya pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kab/Kota bisa dan boleh mengelola pelabuhan regional. Kedua, sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor PM. 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, bahwa pelabuhan yang belum diselenggarakan oleh UPP Pemda, maka pengelolaannya dilaksanakan oleh Pemerintah Pusat. Ini artinya Pemda yang berkeinginan mengelola pelabuhan harus segera membentuk UPP Pemda, b). Aspek SDM, SDM yang terkait di lingkungan Pemerintah Provinsi Jawa Timur khususnya SDM yang berkecimpung langsung pengelolaan pelabuhan yang dibangun Pemerintah Provinsi Jawa Timur, yaitu SDM di Pelabuhan Terminal Baru di Tanjung Tembaga Probolinggo dan di Pelabuhan Boom Banyuwangi, SDM di struktur organisasi UPT Pelabuhan Laut di lingkungan Dinas Lalu Lintas dan LLAJ Provinsi Jawa Timur (di Boom Banyuwangi) dan SDM di lingkungan PT. DABN (di Pelabuhan Terminal Baru Probolinggo). Bidang-bidang yang perlu dikuasai SDM yang bersangkutan adalah Bidang Kepelabuhanan, Bidang Operasional, Bidang Kemaritiman, Bidang Pemasaran, dan Bidang Ekspor Impor, c). Aspek Perencanaan, perencanaan pembangunan pelabuhan diatur dalam UU Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Pelabuhan. Perencanaan pembangunan pelabuhan di Provinsi harus berpedoman tata ruang wilayah Provinsi dan pemerataan pembangunan antar Provinsi serta berpedoman pada tata ruang wilayah Kabupaten/Kota serta pemerataan dan peningkatan pembangunan Kabupaten/Kota. d). Aspek Operasional, operasionalisasi pelabuhan terdiri dari bongkar muat barang, jasa pergudangan, jasa pemanduan, dan pentariffan. Bongkar muat barang terdiri dari barang-barang general kargo, barang curah cair dan padat. Dengan menggunakan petikemas atau tidak. Spesifikasi peralatan yang digunakanpun juga beragam, seperti gantry crane sebuah alat untuk memindahkan petikemas dari satu tempat ke tempat lain. Jasa pergudangan untuk menyimpan barang-barang yang akan dimuat atau dibongkar sebelum dikirim ke tempat tujuan. Jasa pemanduan adalah jasa menarik kapal yang akan berlabuh menuju dermaga. Tarif yang ada di pelabuhan adalah tarif pelayanan jasa kapal, pelayanan jasa pemanduan, pelayanan jasa penundaan, pelayanan jasa tambat, pelayanan jasa kepil, tarif pelayanan jasa barang, pelayanan jasa dermaga, pelayanan jasa handling b/m barang, pelayanan jasa penumpukan, tarif pas pelabuhan, dan tarif pelayanan jasa air kapal. e). Aspek Sarana Prasarana, sarana dan prasarana pelabuhan adalah segala fasilitas dalam operasionalisasi sebuah pelabuhan, yaitu antara lain fasilitas bongkar muat barang seperti dermaga, peralatan bongkar muat, lapangan penumpukan, gudang, jalan, kendaraan angkutan barang, perlengkapan/peralatan pengemasan, dan kantor penyelenggaraan pelabuhan.

Pelabuhan Terminal Baru Probolinggo dan Pelabuhan Boom Banyuwangi memiliki prospek ekonomi yang baik karena memiliki kekuatan tumbuh dan berkembang serta memiliki peluang. Artinya dari perspektif SWOT, prospek ekonomi Pelabuhan Terminal Baru Probolinggo dan Pelabuhan Boom Banyuwangi dari aspek matrik IE atau internal dan eksternal posisi ke dua pelabuhan tersebut berada di sel V, ini artinya kedua pelabuhan tersebut berada dalam posisi yang cukup atau rata-rata. Dengan kata lain faktor internal (kekuatan dan kelemahan) memiliki nilai yang hampir sama atau sebanding dengan faktor eksternal (peluang dan ancaman). Oleh sebab itu untuk mengembangkan kedua pelabuhan tersebut perlu strategi *market penetration* dan *product development*. Sementara prospek ekonomi di Pelabuhan Pasuruan sulit mengalami pertumbuhan karena memiliki kelemahan dan tidak memiliki peluang untuk berkembang. Dari aspek SWOT Pelabuhan Pasuruan berada pada kondisi pertumbuhan yang lemah karena secara internal (x negative 5.9) dan tidak memiliki peluang untuk berkembang (y negative 3.3).

Langkah dan strategi yang dilakukan Pemerintah Provinsi Jawa Timur dalam mengelola pelabuhan regional di Jawa Timur, a). Pelabuhan Terminal Baru di Probolinggo, merupakan Pelabuhan Utama atau PU yang dikelola Pemerintah Pusat dan PT. Pelindo III. Pemerintah Provinsi Jawa Timur telah mengambil langkah membangun dermaga di lokasi pelabuhan dan berdampingan dengan Pelabuhan Tanjung Tembaga. Pelabuhan Terminal Baru Probolinggo dikelola BUMD Provinsi Jawa Timur melalui PT. DABN. Sarana prasarana pelabuhan Terminal Baru di Probolinggo belum lengkap dan masih dalam proses penyelesaian. Aktivitas bongkar muat barang juga masih sepi. Pelabuhan ini direncanakan melakukan operasi bongkar muat untuk barang-barang general kargo, hasil industri, pertanian, perdagangan dan lain sebagainya. Diharapkan Pelabuhan Terminal Baru nantinya akan berkembang lebih baik dibandingkan dengan Pelabuhan Tanjung Tembaga. Sedangkan strategi yang dilakukan Pemerintah Provinsi Jawa Timur dalam mengelola Pelabuhan Terminal Baru Probolinggo adalah segera melengkapi sarana dan prasarana, mentraining SDM PT. DABN, membuka peluang pasar dengan cara jemput bola mendatangi atau mengundang user antara lain para pelaku pelabuhan untuk menawarkan jasa penggunaan Pelabuhan Terminal Baru dengan menawarkan segala fasilitas dan kemudahan-kemudahan. b). Pelabuhan Boom di Banyuwangi, merupakan Pelabuhan Pengumpulan Regional atau PR yang pengelolaannya dilakukan oleh Pemerintah Provinsi Jawa Timur melalui Dinas Perhubungan dan LLAJ Provinsi Jawa Timur. Pelabuhan Boom kondisi sarana dan prasarannya juga belum lengkap dan masih dalam tahap penyelesaian. Pelabuhan Boom lebih dulu

dibangun oleh Pemerintah Provinsi Jawa Timur dibanding dengan Pelabuhan Terminal Baru di Probolinggo. Rencana ke depan, Pelabuhan Boom akan diproyeksikan menjadi pelabuhan wisata karena kondisi wisata di Banyuwangi lebih mendukung daripada pelabuhan umum. Sedangkan yang perlu diterapkan Pemerintah Provinsi Jawa Timur segera menyelesaikan sarana dan prasarana pelabuhan, mentraining SDM yang akan mengelola Pelabuhan Boom di bidang kepelabuhanan, operasional, kemaritiman, dan pemasaran. Membuka peluang pasar dengan cara jemput bola mendatangi atau mengundang user yaitu para pelaku pelabuhan untuk menawarkan jasa penggunaan Pelabuhan Boom Banyuwangi dengan menawarkan segala fasilitas dan kemudahan-kemudahan yang ada. c). Pelabuhan Pasuruan adalah Pelabuhan Pengumpul atau PP yang dikelola oleh Pemerintah Pusat, karena Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kota Pasuruan belum membentuk UPP Pemda. Pelabuhan Pasuruan secara geografis dekat dengan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan Pelabuhan Probolinggo. Pelabuhan Pasuruan juga dekat dengan kawasan industri. Pelabuhan Pasuruan awalnya sangat ramai ketika masih bongkar muat kayu dari Kalimantan dan daerah lain penghasil kayu. Namun setelah ada penertiban angkutan kayu secara berangsur-angsur Pelabuhan Pasuruan menjadi sepi sehingga terjadi pendangkalan. Pelabuhan Pasuruan tidak memiliki kolam pelabuhan sehingga perahu besar tidak bisa masuk dan sandar di Pelabuhan Pasuruan. Strategi Pemerintah Provinsi Jawa Timur apabila ingin mengembangkan Pelabuhan Pasuruan maka sarana dan prasarana pelabuhan harus dibangun seperti dermaga, kolam, lapangan penumpukan, dan gudang. Disamping itu user atau pengguna pelabuhan atau barang yang akan bongkar muat di Pelabuhan Pasuruan juga harus tersedia.

Daftar Pustaka

- Bungin, Burhan. (2001). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Penerbit RajaGrafindo Persada, Edisi Pertama, Jakarta.
- Husein Umar. (2001). *Strategic Management in Action*. PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Kuncoro, Mudrajad. (2001). *Metode Kuantitatif: Teori dan Aplikasi Untuk Bisnis dan Ekonomi*. Penerbit UPP AMP YKPN, Edisi Pertama, Cetakan Pertama, Yogyakarta.
- Miro, Fidel, 2005. *Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Penerbit PT. ERLANGGA, Jakarta.
- Kementerian Perhubungan. (2013). *Keputusan Menteri Perhubungan Nomer: 414 tahun 2013 Tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional*. no 4849, Sekretariat Negara, Jakarta.
- Nasution, M.N. (2003). *Manajemen Transportasi*. Penerbit Ghalia Indonesia, Edisi Kedua, Jakarta.
- Pemerintah Provinsi Jawa Timur. (2005). *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Provinsi Jawa Timur Tahun 2006 – 2010*, Surabaya.
- Republik Indonesia. (2008). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*, Lembar Negara RI tahun 2008, no 4849, Sekretariat Negara, Jakarta.
- Republik Indonesia. (2009). *Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan*. no 4849, Sekretariat Negara, Jakarta.
- Suyono, R.P. Capt. (2005). *SHIPPING-Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Penerbit PPM, Edisi Ketiga, Jakarta.
- Salim. Abbas. (1998). *Manajemen Transportasi*. Penerbit PT. Raja Grafindo persada, cetakan ke empat, Jakarta.
- Suranto. (2004). *Manajemen Operasional Angkutan Laut*. Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Sugiyono. (2008). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*. Penerbit CV. Alfabeta, Cetakan ke-5, Bandung.
- Triatmodjo, Bambang. (2003). *Pelabuhan*. Penerbit BETA OFFSET, Cetakan ke ketiga, Yogyakarta.